Nr 32
Nov 1989

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1989

Ordförande, sponsorfrågor, extern information, omval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Olycksrapporter, bitr sponsorfrågor, omval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Ultralättfrågor, bitr extern information, omval 1 år	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Tävlingar, bitr sponsorfrågor, repr FAI CIVL, 1 år kvar	Sune Bodin Nedansjö 1418 860 13 Stöde
Kassör, bitr sponsorfrågor, nyval 2 år	Hasse Johansson Skogsmästarskolan 779 00 Skinnskatteberg
Suppleant, nyval 1 år	Peter Lütze
Suppleant, nyval 1 år	Gunnar Remer
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1989-12-31.

Omslagsbild: Rolf Björkman

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Albatross Hängflygklubb
c/o Åke Stenlund
Torsgatan 19 I
931 38 Skellefteå
0911 - 176 99

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Postgatan 7D
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

HFK Dala Dragons
c/o Kent Jensen
Staberg 6069
791 96 Falun
023 - 711 59

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

HFK Åre Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr
214 51 Malmö

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Lars Eriksson
Gransikagatan 1 B
541 40 Skövde
0500 - 886 40

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980 - 824 32

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredrik Fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042 - 476 51

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Nedansjö 1418
860 13 Stöde
060 - 16 79 09

Umeå Hängflygklubb
c/o Annika Hopfgarten
Rådjursvägen 38 D
902 60 Umeå
090 - 13 66 00

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322 - 237 22

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Adress okänd

Stenungssunds Hängflygarsällskap
c/o Annika Ferdinandsson
Enekullegatan 2 D
417 09 Göteborg
031 - 123 06 69

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

Redaktören har ordet

Varför är det så svårt att få tag i instruktörshjälp för fortbildning?

Huvudanledningen tror jag är att instruktörerna inte tycker att den verksamheten ger speciellt stor ekonomisk utdelning. Alla tröttnar förr eller senare på ideell verksamhet. Med åren kommer familjens krav på tid och pengar eller tid eller pengar.

Ett sätt att få instruktörshjälp är alltså att betala för den. Detta låter sig lätt sägas men hur går det till i praktiken? Det är nog så att instruktören själv måste marknadsföra sig och sälja sina tjänster om den skall bli tillgänglig i praktiken.

Hur kan en representant för FSF/H styrelse tycka att det är rätt att ta betalt istället för att jobba ideellt inom en intresseorganisation och sportgren? Frågan är enkel att besvara. Vi har två vägar att välja mellan. Antingen vill vi att folk jobbar ideellt och så har vi inga som gör jobbet eller så vill vi att jobbet görs och då betalar vi.

Slutledningen är att om instruktörerna tar så bra betalt för vidareutbildning att de tycker att det är värt att offra fritiden så ökar utbudet och fler blir vidareutbildade. Därmed gynnas tre parter: den enskilde, instruktören och organisationen.

Alltså, instruktörer, ta betalt, bli nöjda och gör en insats i gengäld!

Rolf Björkman

Hängflyg-konferens

Hängflygkonferens kommer att anordnas 1990-01-27--28 i Stockholm. Enligt FSF/H planering skulle konferensen genomföras 1989. Då två instruktörskurser är förlagda till perioden nov-dec beslöts att senarelägga konferensen ett par månader.

Hängflygklubbarna erbjuds sända två representanter. Tidigare har någon klubb varit illojal och sänt flera representanter. Många vill deltaga. Antalet är avpassat till lokaler och hanterbar nivå. Respektera därför vad som gäller.

Resebidrag kommer att utgå. Klubbarna erhåller inbjudan senare. Det går emellertid bra att lämna förslag till angelägna diskussionspunkter redan nu. Kontakta i så fall Karl-Axel Dahlberg.

Lokaler är ännu inte slutligt bekräftade men det blir i Stockholm eller dess närhet.

Gunilla Björkman

Haveriinformation

Skärmräddning

Här följer en kort sammanställning över några haverier som rapporterats och som bedöms kunna ge värdefull information.

En svensk pilot som flög i Norge tvingades utlösa skärmen och klarade sig oskadd. Orsaken till haveriet var kraftig turbulens (termik?). Hänggliderarn bröts sönder i luften.

Bogsering

En pilot startade på is vid bogsering i relativt stark vind med brant stigning som följd. På låg höjd vådautlöste den övre kopplingen. Veklänken höll och vingen erhöll mycket snabbt hög anfallsvinkel och attityd med åtföljande rollstörning. Först vid ca 50-60° lutning och högt nosläge brast veklänken. P g a den låga höjden hann piloten inte gå ur läget utan slog i isen. Några brutna revben och bygelben blev turligt nog de enda skadorna.

Orsaken till haveriet var att bridelinan inte hade tillräcklig längd intill kopplingen på den övre releaselinan. Där skall man ha ett par cm över så att releaselinan är ordentligt slack även då draglinan sträcks. Felet hade observerats men övningsledaren tänkte att detta skulle åtgärdas till nästa flygtillfälle. Det var han själv som flög och drabbades. Olyckan visar att slitage och förändringar sker utan att utrustningen är direkt trasig.

Vid sådant här händelseförlopp är det inte tro-

→

Tävlingar

Hej igen:
Nu är det dags för att puffa för en ny säsong.
Ni som önskar att arrangera någon tävling under säsongen 1989 hör av er med önskemål.
Redan planerade tävlingar är följande.

Plats			Arrangör
Hemavan träffen Alpin Delta Ski	Hemavan	28/4-1/5	Umeå HFK
DM Norra	Arjeplog	12-13/5	Arjeplog HFK
SM	Dundret	24/5-4/6	Dundret HFK
Midningt Sun Cup	Gallis	22-24/6	Arjeplog HFK

Bara att fylla på listan.

Lagledare i andslaget.

Som ni såg för ett tag sedan i Hypoxia så sökte HF-sektionen efter en lagledare till Landslaget, tyvär så gav sökandet inget resultat, så om det finns någon som är intreserad av denna mycket viktiga uppgift hör av er.

Resultat under säsongen -89

Den internationella säsongen har bjudit på mycket fina Svenska framgångar.
Montegrappa den första tävlingen för året. I **NM** tog vi både den individuella segern och lagsegern **Grattis.**
Den tredje internationella tävlingen för året **Alpen Open** fick ett något decimerat lag pågrund av att vissa väljer att åka Opel,dena tävling hade samlat 60-talet Europeiska piloter samt några Austaliensare.
Sedan har vi **WM** där Svenskarna gorde det genom åren hitils bästa resultatet **Grattis Grattis,** och det i mycket tuffa förhållanden.
Sammanlagt var det 37 nationer som gorde upp om poängen.

Alpen open

Placering
5 Peter Wikander
9 Björn Kroglund
16 Andreas Hedström
30 Mats Romsson
41 Kenneth Norberg

NM

Placering
1 Håkan Sundin
4 Björn Kroglund
7 Anders Andersson
8 Fredrik Fex
9 Peter Wikander
14 Folke Wikberg
15 Kenneth Norberg
27 Peter Nietlishbach

NM Lag
1a Sverige
2a Finland
3a Norge
4a Danmark

WM
ur final gick följande med poängen.
Mats Karlsson 4095
Håkan Sundin 3606
Björn Kroglund 2203
Folke Wikberg 832
yterligare medlemmar i laget
Fredrik Fex
Anders Andersson

Lag

1a England
2a Australien
3a USA
4a Italien
5a Österike
10a Sverige

→

ligt att veklänken går av direkt eftersom belastningen dämpas av den undre linan som i detta läge ligger i stor vinkel under bygeln. Det är inte heller troligt att piloten hinner releasa i tid. Inte heller kontrollanten på dragfordonet hinner reagera.

Bogserutbildning

En Häng I-pilot utan bogserbehörighet träffar för första gången en instruktör. Piloten är oerfaren men vill lära sig bogsering. Avsikten var att piloten skulle dras upp på ca 25-30 m, releasa och landa rakt fram. Övningen hade inletts med att instruktören förklarat funktionen av flucksystemet och provdragit för hand varvid eleven fick releasa en gång.

I luften på releasehöjd slutade dragningen och eleven skulle releasa. Han missade flucken i första försöket, blir nervös och ägnar hela uppmärksamheten åt releasen. Han märker inte att han driver åt sidan. Andra releaseförsöket lyckas men han kan då inte undvika trädtoppar. Diverse skadade rör och ont i ett knä blev följden.

Instruktören anser att han borde tränat eleven i releasing ett stort antal gånger före flygning.

Min kommentar: Detta är ett exempel på där eleven utsätts för för hög stressnivå. Den första bogserflygningen skall inte innehålla extra moment såsom releasande. Låt eleven landa med kopplad lina. Enklast möjliga flygning och få övningsmoment skapar förutsättningar för låg stressnivå och eleven kan ägna sig åt det viktigaste nämligen själva flygningen.

Rolf Björkman

Som ni ser så förbättras kvaliten på det Svenska Hängflyget för varje år som går,dels i toppen dvs.dom bästa piloterna klätrar uppåt i dom internationella listorna,och dels att det börjar bli en bätre bredd på det Svenska landslaget, jag hoppas att motståndet mot den nuvarande sattsningen inte blir så kraftigt att vi måste ändra inriktning.

Hälsningar

Sune

Min nya adress är
Sune Bodin
Nedansjö 14 18
860 13 STÖDE

XC RAPPORT-89

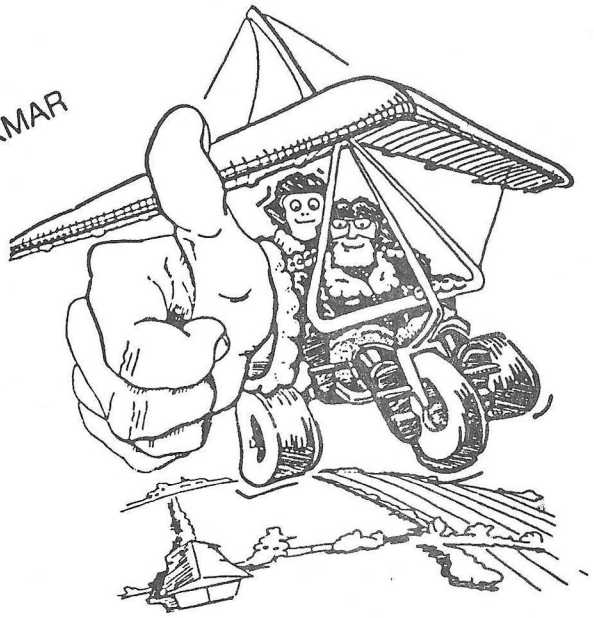
NAMN	Km	TOTALT Km	RANKING POÄNG
Håkan Sundin	40,5+69 +172	=281,5	1000
Robert Elmersson	45+ 37 + 16	=98	348
Urban Olofsson	34+ 27 + 22	=83	295
Matias Petersen	68 +	=68	242
Flemming Göransson	17+ 29	=46	163
Andreas Wredendal	22+	=22	78
Arne Madsen			
Johan Rasmussen			
Peter Dahlen			
Lars Oskarsson			
Andreas Hedström			
Göran Liss			
Kenneth Norberg			

Som ni ser av listan så är resultaten något färre i år så ni får snabba på om ni skall ha någon chans att slå föregående års vinnare.

Hälsningar Sune

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



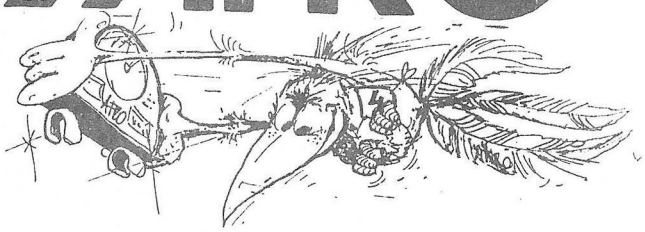
Hej,

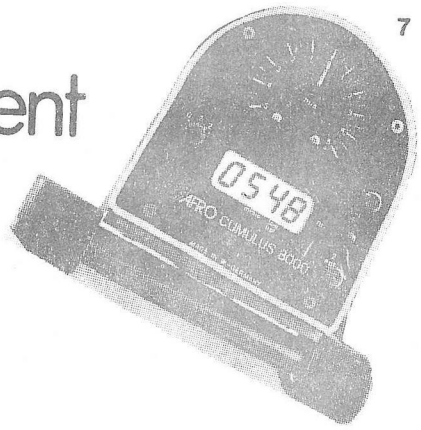
Efter ett par års tid av ultralätt klass A i vårt land, börjar man nu se tendenser, varför jag här tänkte ge mig på en liten utvärdering.
Först och främst framstår ultralätt inom vår organisation (FSF/H), enbart som ett medel för att främja det konventionella hängflyget. Antingen genom att använda motorn som en hjälp att ta sig upp till termikanslutning, eller genom att använda en trikemaskin för uppbogsering av en hängglidare. Detta synsätt är givetvis mycket enkelriktat, för att inte säga helt idiotiskt. För det första är ultralättflyg primärt flygning med motor, och inte ett hjälpmedel för hängflyget. För det andra kan aldrig hängflyget dra nytta av ultralättflyget om inte ett gediget kunnande finns genom många duktiga ultralättpiloter. Idag verkar det vara någon sorts stilla väntan på att något revolutionerande skall ske, exempelvis när det gäller bogsering av hängglidare efter ultralätta flygmaskiner. Något sådant kommer aldrig att ske, det enda som räknas är att fler tar ultralättcert, och börjar bygga flygtid i maskinerna samt att fler maskiner blir registrerade. Det är detta i kombination med att vi visar en låg störnings- och haveristatistik som kan ge förtroende från myndigheterna. De hängflygare och hängflygklubbar som i framtiden vill utnyttja ultralättflyget för sina syften, måste idag komma igång med ultralättflyg. Kort sagt, köp maskiner och ta ultralättcert, samt sätt igång med att lära er vad det handlar om (bygg flygtid). Att Sundsvalls hänggäng idag har ett utprovningstillstånd, är endast ett resultat av en hård satsning från en klubb som har förmågan att se framåt, samt att våga satsa en slant. Denna klubb kommer givetvis att i framtiden ytterligare kunna befästa sin ställning som den ledande tävlingsklubben i landet.
Detta genom att man då ligger långt före när det gäller trikebogsering. Detta är dom väl unnt, för man har redan lagt ner stor möda och mycket pengar i detta projekt.
Så en liten vädjan. Låt för allt i världen Sundsvalls hänggäng få klara av denna utprovningsperiod utan att andra fipplar bort det hela med egna försök. Klubbar och enskilda piloter som eventuellt försöker kan räkna med stora problem där knappast några ursäkter kan vara tillräckliga.

När det gäller ultralätt klass A, är min bestämda uppfattning den att verksamheten för att kunna utvecklas, måste stå på egna ben i en egen organisation. Denna organisation har nyligen bildats och kallas SULFF (Sveriges ultralättflygförbund). Undertecknad kommer där att verka för att vår flygform får utvecklas i sitt rätta forum, parallellt med de konventionella ultralätta maskinerna. Genom detta kan det ultralätta flyget få den tyngd det behöver för att kunna hävda sina intressen.
Om något år kommer vi säkert att få se att ultralättflyget tillsammans med hängflyget är de flygformer som utvecklas i Sverige. Detta oavsett vad det mera etablerade flyget idag tycker om oss. Vi har helt enkelt det enda konseptet som är ekonomiskt möjligt för en vanlig människa som vill flyga.

Happy landings.

AFRO Fluginstrument

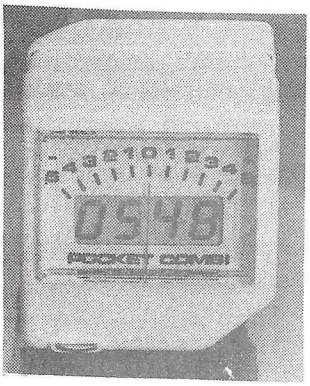




CUMULUS 8000

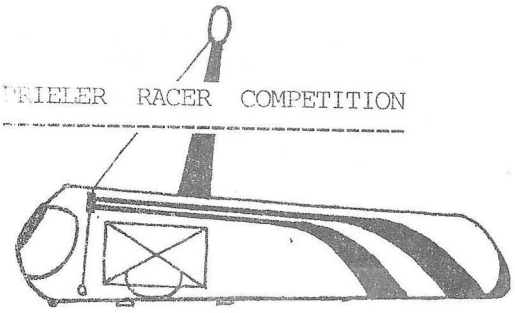
Barometer
Två höjdminnen
Trevägs modulerad
stig o sjunk ton
Programerbar
3850:-

KAMERAFÄSTEN
med kulled
250:-



Uvex integral och aerodyn hjälmar

POCKET COMBI
Höjdmätare
Variometer
Programmerbar stig o sjukton
2850:-



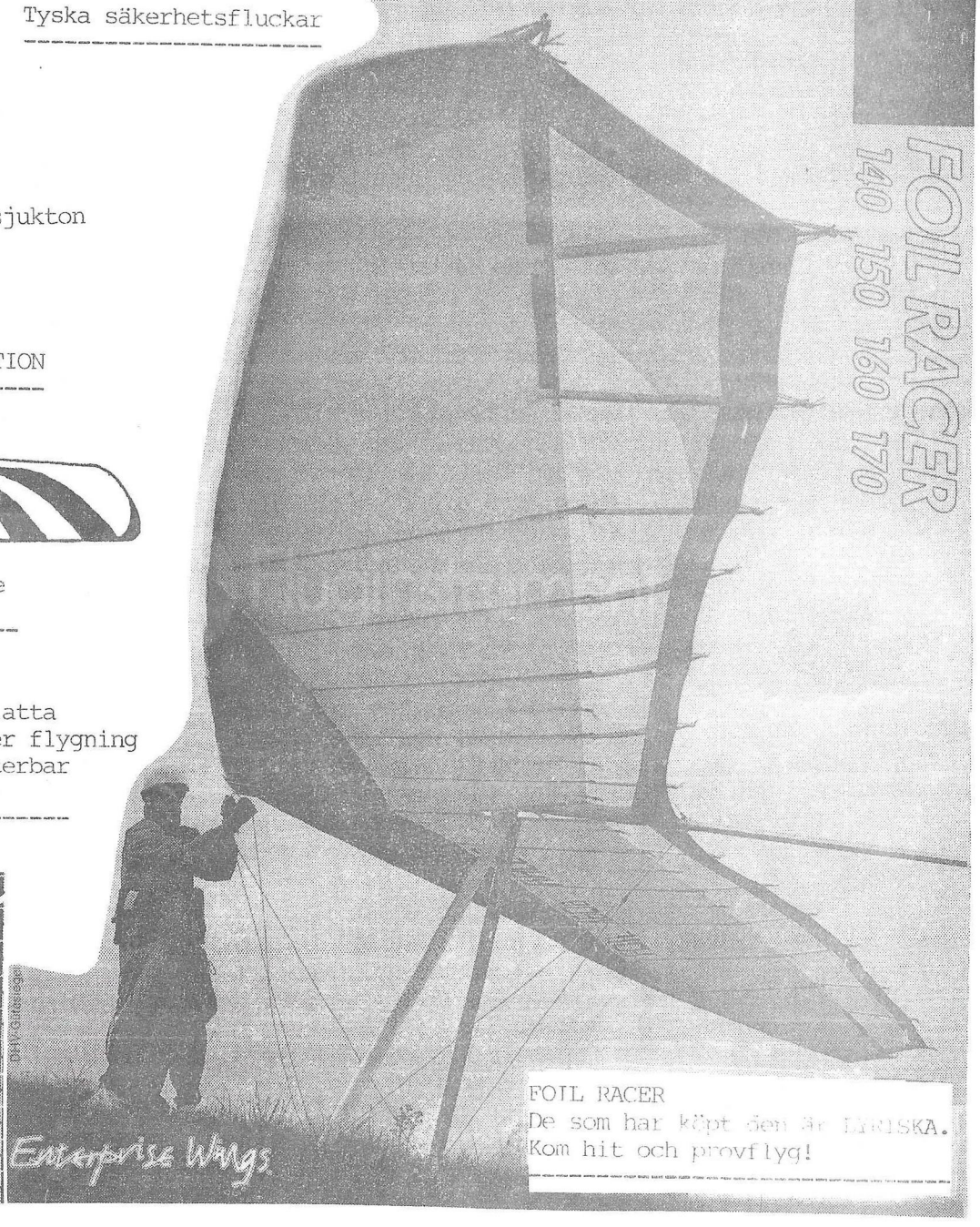
PRIELER RACER COMPETITION

Den snyggaste bekvämaste
sele vi sett.

Frontinsteg
Ryggram av aluminiumrör
Variabel vinkel på fotplatta
Variabel liggvinkel under flygning
Längd på hängstropp justerbar
Stubai femtonskrok m.m

THE AUSTRALIAN GLIDER

Tyska säkerhetsfluckar



ULF BOLUMLID
GARPEGÅRDEN
52100 FALKÖPING
TEL 0500 15110 91395

FOIL RACER
De som har köpt den är trötta.
Kom hit och provflyg!

ANDREAS FLÖG HEM SM-GULDET

Trots att årstiden inte var den bästa ur vädersynpunkt, uppvisade vädergudarna sina goda sidor genom att ge oss fem fina flygdagar. Termikförhållandena var inte perfekta, men fullt acceptabla med tanke på årstiden. Tävlingen inleddes med två regniga dagar med dito onyttiga sysslor - men sedan blev det flyga av!

Första heatet blev en triangelbana på tid; Rödkullen-Totthummeln-Duved-Åre. 12 piloter av 27 startande gick i mål. Hemmapiloten Andreas Hedström satte genast alla på plats genom en suverän flygning på 47 min, före Lars Lind, som flög banan på 90 min.
Tisdagen och andra heatet inleddes med sol och fin vind. Meteorologen hade dock spått cirrusuppdrag och dålig solinstrålning fram på eftermiddagen. Flygomgången lades som out and return Skalstugan. Tyvärr blev termikförhållandena för svaga för att någon skulle klara uppgiften. Andreas Hedström och Peter Nietlisbach flög dock from till första fotopunkten i Bodsjöedet, en sträcka på nästan 20 km, och vann därmed omgången.
Heat tre med västlig vind och svag termik. Uppgiften var Mörsil out and return. Det blev en seg väntan på starten i förhoppning om att termikförhållandena skulle tillta. Först ut var Gällivaregrabbarna Urban Olofsson och Anders Wredendahl, varefter ytterligare en timmes väntan vidtog, innan resten av deltagarna "kastade sig ut". Omgången vanns av Urban Olofsson, som flög 17 km, med Folke Wikberg som andre man med 16 km.
Heat fyra - samma uppgift som dagen före, samma väderförhållanden med något starkare termik. Lars Lind och Andreas Hedström gjorde dagens i särklass bästa flygning genom att fota vändpunkten i Mörsil och flyga en bit tillbaka mot Åre. Lars flygsträcka blev 44 km och Andreas 39 km, medan resten av gänget fick nöja sig med att landa mellan Brattland och Undersåker; flygsträckor på mellan 9 och 12 km.
Fredagen, som blev sista dagen, startade med sol, svag vind och labila förhållanden. Meteorologen hade lovat CB och regn under eftermiddagen, vilket också stämde. Roland Hugosson var smart nog att starta tidigt med sin mellanstadievinge och tog sig ända till Hålland, en sträcka på 19 km. Detta visade sig senare ge honom andra plats för dagens omgång. De övriga SM-deltagarna väntade för länge, tills regnbyarna började komma, och landade därmed efter en glidflygning i den förhatliga byn Brattland. Detta nöjde sig dock inte Urban Lind med, utan han kurvade och kurvade på nästan ingenting och lyckades genom idogt slitande ta sig upp till molnbas före en regnskur. Väl uppe under molnbas, hängde han på utkanten av ett CB ända bort till Mörsil, dit han anlände 1000 m upp. Eftersom dagens uppgift var speed till Mörsil, så var det bara att snabbt ta sig ner och kamma hem max-poäng!
Urban avancerade med fredagens flygning till andra plats, före Johan Dahlqvist på tredje. Andreas blev Svensk Mästare genom sin förstklassiga och jämna flygning. Han ledde från första omgång och behöll sin ledning med god marginal genom skicklig och intelligent flygning. Vinnare i lagtävlingen blev Åre Drakflygklubb, med Sundsvalls Häng-Gäng på en hedersam andra plats.
Lördag blev det regn och blåst och bastubad i "Gökboet". 1989 års SM avslutades med middag och prisutdelning på Tott Hotell.

Vid pennan Åre DFK och Dala Dragons.

RESULTATLISTA SM-1989 ÅRE

plac	pilot	klubb	vinge	omg1	omg2	omg3	omg4	omg5	totalt
1	Andreas Hedström	Åre	Rumour	1000	1000	676	878	331	3885
2	Urban Lind	Sundsvall	Ace RX	730	444	844	540	1000	3558
3	Johan Dahlquist	Lidingö	Colibri	733	843	775	219	331	2901
4	Kristoffer Vinge	Sundsvall	Magic 4 FR	706	682	844	282	354	2868
5	Peter Nietlisbach	Åre	Moyes XS	722	1000	526	219	331	2798
6	Lars Lind	Sundsvall	Foil	748	126	561	1000	275	2710
7	Folke Wikberg	Åre	Rumour	477	586	925	305	414	2707
8	Göran Liss	Dala Dragons	Magic Kiss	698	409	676	632	275	2690
9	Urban Olofsson	Dundret	Sephir	711	409	1000	219	331	2670
10	Robert Elmersson	Älleberg	Rumour	718	586	676	305	331	2616
11	Peter Wicander	Lidingö	Rumour	712	586	676	219	331	2524
12	Anders Wredendahl	Dundret	Sephir	690	409	723	278	275	2375
13	Hasse Johansson	Umeå	Ace RX	477	571	844	260	150	2302
14	Björn Colliander	Scotten	Firebird	477	667	624	219	275	2262
15	Håkan Sundin	Sundsvall	Magic Kiss	713	843	-	334	331	2221
16	Sven Linde'n	Lidingö	Hermes	477	273	855	278	275	2158
17	Bobby Karlsson	Sundsvall	Magic 4 FR	300	667	561	278	331	2137
18	Mikael Pettersson	Sundsvall	Hermes	300	667	526	111	275	1879
19	Lars Oscarsson	Umeå	Rumour	382	667	277	219	275	1820
20	Kenneth Norberg	Sundsvall	Foil	-	444	803	187	275	1709
21	Kent Jensen	Dala Dragons	Magic 4	382	-	526	332	275	1515
22	Roland Hugosson	Åre	Clubman	205	51	526	117	530	1429
23	Mats Johansson	Lidingö	Hermes	300	126	277	260	275	1238
24	Håkan Karlsson	Umeå	Moyes GTR	477	126	561	_	-	1164
25	Sven Olsson	Åre	Magic 3	382	-	277	219	-	878
26	Annika Hopfgarten	Umeå	Ace RX	205	-	-	-	-	205
27	Lars-Göran Edström	Umeå	Magic 1	101	-	58	-	-	159

LAGRESULTAT

1	Åre drakflygar-klubb	9330	Andreas H, Peter N, Folke W
2	Sundsvalls häng-gäng	9136	Urban L, Kristoffer V, Lars L
3	Lidingö deltaving-klubb	7583	Johan D, Peter W, Sven L

En dag på Näsby

Örebro den 12/8-89

Ser på nyheterna och kan konstatera att flygvädret kan nog bli ganska skapligt för morgondagen.Ringer runt lite och en del hör av sig,så det blir några stycken även denna gång som vill uppleva en härlig dag på näsbyfältet.

Enligt metrologen ska det blåsa NV 3-6 m/s,men när vi kommer ut till fältet kan vi konstatera att det NO och nästan noll i vind!!
I dag är det premiär för vår nya bil(SAAB V4)som dock har tappat ljuddämparen.Låter som en värsta rallybil.Det måste fixas,men inte nu...

De första tussarna börjar bildas och Hekki är först på plats. Det bär iväg men han ramlar ner fortare än kvickt,eftersom det var 5 m sjunk hela tiden.Men det är bara att ta nya tag. Så här håller vi på ett tag tills jag har turen att hitta en blåsa.Målnbasen ligger dock påendast ca 800 meter och när jag ska ta nästa blåsa så är den så att säja bortblåst. Hamnar i ett sjunk på 5 meter,så parkeringen på marken kom ganska omgående.Nåja det blev en stund.....

På eftermiddagen gör jag så min femte start och hittar en skaplig blåsa.Härligt med en blåsa efter så många bommar.Basen har nu stigit till ca 1000 meter och det är härligt att flyga. Konstigt nog så glömmer man bommarna ganska omgående.Tur är väl det.Skulle dom ligga i skallen skulle man kanske inte hålla på.Det är som min hustru säjer."Du måste vara knäpp som håller på med det där"Det ligger något i det....

Efter 1.5 timmar börjar jag känna mig frusen och nöjd på dagens flygning och tar ett stort varv över fältet för att bränna höjd På 600 meters höjd kommer jag dock in i ett stig som börjar på 2 m/s .struntar i det och fortsätter.Stiget tilltar och är nu över 5m/s.Det här kan man bara inte släppa så det blir bara att hänga med fast man är frusen.Medelstiget är över 5m/s!!!
Fantastisk!!!.Kylan är glömd för länge sedan.
Denna härliga blåsa bär mig till 1900 meter.Nu börja kylan göra sig gällande,men skam den som ger sig...
Styr kosan söderut och det enda som oroa mig lite var att klockan redan var 16:30 på dagen.Målet för dagen blir att knäcka mitt gamla rekord på 12 km.

Väl ur blåsan sjunker det som en gråsten över 5m/s..
Efter 7 km är man nere på lågan men turen är med mig.Det bär iväg upp igen.Härligt!!
Vid Hallsberg är det lågt igen och jag förbereder landning. Himlens makter måste dock vara med mig i dag.En ny superblåsa som bär mig till ca 1800 meter.Nu börjar man fundera på att det kanske t.o.m går att knäcka klubbrekordet.Det vore mumma..

Efter 1.5 timmar är det helt lungt i luften och landningen blir odramatisk på ett fält utanför Askersund.(Amme).Den enda som var kraftigt bekymrad för landningen var en häst. Hästkraken hade naturligvis alldrig sett en hängglidare.

Det dök även upp ett par äldre damer som ej heller hade sett något liknade.Hakan hängde långt ner och de undrade naturligtvis varför man landa här...

En hängflygare är dock alltid trevlig och försöker förklara på bästa sätt...

Efter en stund är det färdigpackat. Telefon fanns turligt nog inom räckhåll.
Grabbarna kom efter 1 timma och jag kände mig mycket nöjd med dagens flygning
Vid kontrollmätning visade det sig att sträckan blev 37 km.
Vilket flax!!!Det gamla rekordet låg på 36.5 km.
Vilken känsla att knäcka det med 500 meter
Vi avslutade dagen med en pizza och en öl.
Somnade ovaggad efter nästan fyra timmars flygning denna dag.

Örebro hängflygklubb Örhänget
Tord

PS
När det Renskrevs en månad senare så hade mitt rekord körts över med hästlängder (Total sträcka 52km).Men det är bara att ta i med nya tag.Det är väl sådant som gör att man håller på....

Från FSF/H styrelsemöte

Ett sammandrag av det som kan vara av intresse från det senaste styrelsemötet i FSF/H.

* SM genomfördes OK. FSF/H står för arrangörens underskott om 13200 kr vilket underskred garantisumman som var satt till 15000 kr.

* Styrelsen beslutade att Gällivare Hängflygklubb får arrangera 1990 års SM 1990-05-24--06-04 inklusive ankomst och avresedag. I princip avser klubben genomföra tävlingen utan att belasta sektionen med några kostnader. Beroende på sponsorernas villighet att satsa kommer startavgiften att regleras neråt från föreslagen summa.

* Sverige skall stå som arrangör för NM 1990.

* Vilka är möjligheterna att genomföra DM i alla distrikt? Kan dessa räknas som rankingtävlingar? Frågan skall tas upp på hängflygkonferensen i jan 90.

* För en del är tiden som måste avsättas för tävlingar orimligt lång. Skall vi vara med i eliten krävs emellertid tiden för att hålla internationell standard. Nuvarande inriktning ändras därför inte t v.

* Den eviga frågan är förseningar i utgivningen av Hypoxia skall undvikas. Styrelsen konstaterade att andra alternativ än nuvarande blir orimligt dyra. Det väsentligaste är att informationen om tävlingar kommer ut i tid. I första hand säkerställs detta

→

genom att planeringen för nästa halvårs tävlingar är klara i november resp mars. Skulle det vara mycket viktigt att få ut ett tävlingsmeddelande med kortare varsel skall i så fall detta distribueras direkt till alla med Häng III. I övrigt måste vi acceptera förseningar när dessa är oundvikliga i nuvarande system, men vi skall naturligtvis eftersträva att sådana inte uppstår.

* Frågan om total översyn av tävlingsregionerna (årsmötesbeslut) kommer att tas upp som en punkt på hängflygkonferensen.

* Haveriutredare bör finnas i varje område. Läs om detta på annan plats i detta nummer. Utbildning och ersättning vankas.

* Lagledare till landslaget saknas. Frågan har f n ingen lösning.

* Hängflygkonferens genomförs i Stockholm 1990-01-27--28. Läs mera på annan plats i detta nummer.

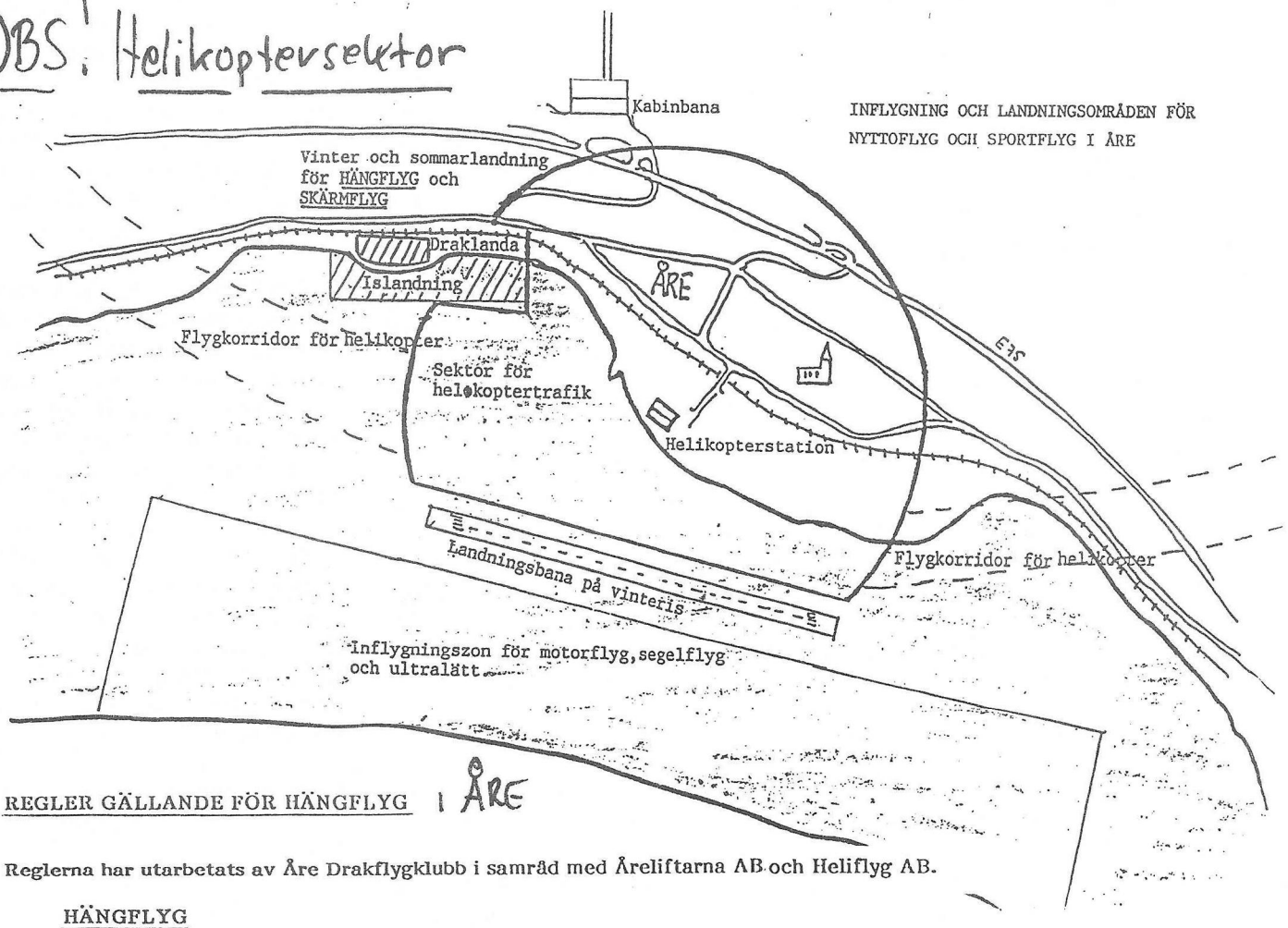
* Dorotea Hängflygklubb och Mosebacke Aeronautiska Sällskap har inte hörsammat påminnelser om betalning av avgifter. De har med all tydlighet upphört vilket anmäls till FSF. Förnyelse av licenser mm accepteras inte via dessa klubbar. Klubbmedlemmar i dessa , om det nu finns några, bör söka sig andra klubbar med fungerande organisationer.

* Enligt FAI räknas skärmflyg som hängflyg. Svenska skärmflygare har sökt medlemsskap i FSF som egen sektion. FSF/H har inga planer just nu på ändrat ställningstagande i denna fråga.

* FSF/H årsmöte fastställdes till 1990-03-10. Någon plats beslutades inte (glömdes). Ett hett tips: Stockholm.

Gunilla Björkman

OBS! Helikoptersektor



REGLER GÄLLANDE FÖR HÄNGFLYG I ÅRE

Reglerna har utarbetats av Åre Drakflygklubb i samråd med Åreliftarna AB och Heliflyg AB.

HÄNGFLYG

* För flygning i Åre gäller Häng III sommartid och Häng II vintertid.
* Landning; sommartid Draklanda,
  vintertid Draklanda och isen utanför Draklanda, se karta.
* Flygning inom helikoptersektorn får ej förekomma.
  Håll uppsikt vid helikopterns flygkorridor öst/väst!
* Lägsta tillåtna flyghöjd över byn är 300 m (gäller ej vid landning).
* Riggning av hängglidare på Åreskutans topp får ej ske i närheten av helikopterplattan (hinder vid helikopterns landning och start).
  Hängflygare ansvarar själv för sin hängglidare vid riggning.

Förnya licensen

Förnya Din licens i god tid före nyår. Du får inte flyga efter nyårsafton utan ha den nya licensen i handen. En av anledningarna är att ansvarsförsäkring i så fall saknas.

Det är naturligtvis inget som hindrar att Du på samma villkor som anges nedan förnyar Din licens senare under 1990 om Du inte avser flyga innan dess.

Kom ihåg att betala klubbens årsavgift innan Du sänder ansökan.

Följ nedanstående instruktion i detalj så slipper vi onödig postgång.

Förnyelse av hängflyglicens: Fyll i det övre stora fältet på blankettens framsida. Sänd blanketten, ett frimärke och utdrag ur loggboken eller redogörelse för årets flygningar (så som klubben bestämt) till ordföranden i Din klubb. Ordföranden bedömer om Du fyller kraven och har betalat klubbens årsavgift för 1990. Om detta är klart fyller ordföranden i det nedersta fältet på blankettens framsida och sänder den vidare till FSF.

Krav för Häng I: Du skall ha flugit under året. Utbildningen räknas in. Om Du inte alls flugit under 1989 och passerar nyår måste Du flyga med lärare innan Du har rätt att förnya.

Krav för Häng II: Du skall ha flugit minst 2 timmar (tid i luften) för att få förnyat Häng II. Om Du inte fyller flygtidskravet men flugit under 1989 kan Du få Häng I för 1990. Läs i Samlade föreskrifter för hängflygning hur Du sedan kan få tillbaka Häng II.

Krav för Häng III: Du skall ha flugit minst 5 timmar (tid i luften) för att få förnyat Häng III. Om Du har minst 2 timmar kan Du få Häng II. Om Du inte heller fyller det flygtidskravet kan Du få Häng I under förutsättning att Du överhuvudtaget flugit 1989. Läs i Samlade förskrifter för hängflygning hur Du skall få tillbaka högre hänggrad.

Bogsertillstånd: Tidigare kompetens kvarstår.

Instruktörskompetens: Om Du grundutbildat minst 5 elever till Häng I eller varit aktiv på annat sätt och genomfört repetitionskurs 1988 eller 1989 får Du kompetensen förnyad. Om Du inte fyller dessa krav men gick Din instruktörskurs 1987 kan Du få förnyelse efter dispens. Alla instruktörers ansökningar skall gå via Rolf Björkman. Om Du har instruktörskompetens för bogsering kvarligger denna så länge Du är instruktör.

Sportlicens: Fyll i ansökningsblanketten för förnyelse av sportlicens som också finns i detta nummer av Hypoxia. Sänd den tillsammans med ansökan om hängflyglicens till ordföranden i Din klubb. Obs att det finns särskild blankett för att första gången erhålla sportlicens. Kravet för att få sportlicens är att Du har giltigt Häng III och bedöms lämplig för större tävlingar.

Ordföranden: Kolla följande: Är den sökande lämplig? Fylls kraven på flygning eller flygtid? OBS att **alla** instruktörens ansökan skall sändas till Rolf? Är årsavgiften för 1989 betald? Skriv på blanketten.

Rolf Björkman

Samlade föreskrifter

Ingen ny ändring av **Samlade föreskrifter för hängflygning** har utgivits sedan föregående nummer av Hypoxia. Ändring nummer 1, 2 och 3 har tidigare publicerats i Hypoxia. Kontrollera att du har dem införda i Ditt kompendium.

Rolf Björkman

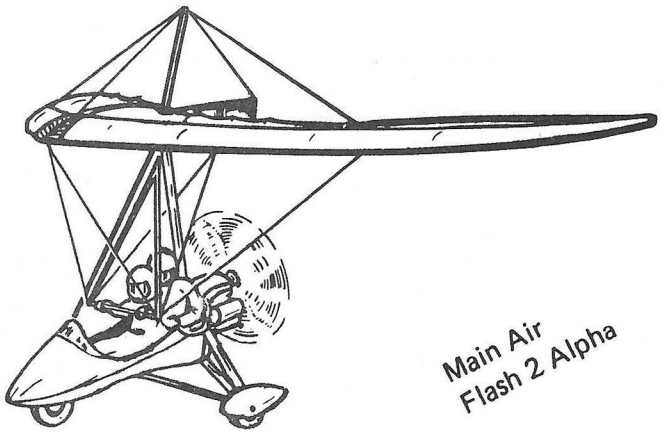
Förvaringsproblem?

Söker Du efter en förvaringsplats för din hängglidare?

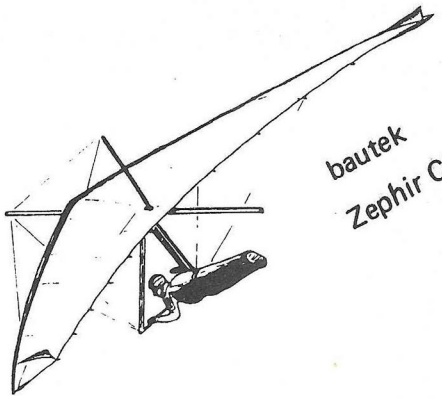
Det måste finnas fler än jag i stockholmsregionen som har detta bekymmer. Jag har ringt runt lite och det verkar inte omöjligt att få tag i ett litet lämpligt källarutrymme att hyra. Om vi gick ihop några stycken skulle det inte behöva kosta oss mer än (runda puckar) 350 kr/år! Om du är intresserad eller kanske rent av har en lämplig lokal att tillgå, tycker jag att du skall höra av dig. Jag träffas kvällstid på 08-33 79 95 eller 08-612 79 95.

Keep flying!

Jon Bergström



Main Air
Flash 2 Alpha



bautek
Zephir CX

Hängflyg eller Ultralätt, det är samma sak som gäller

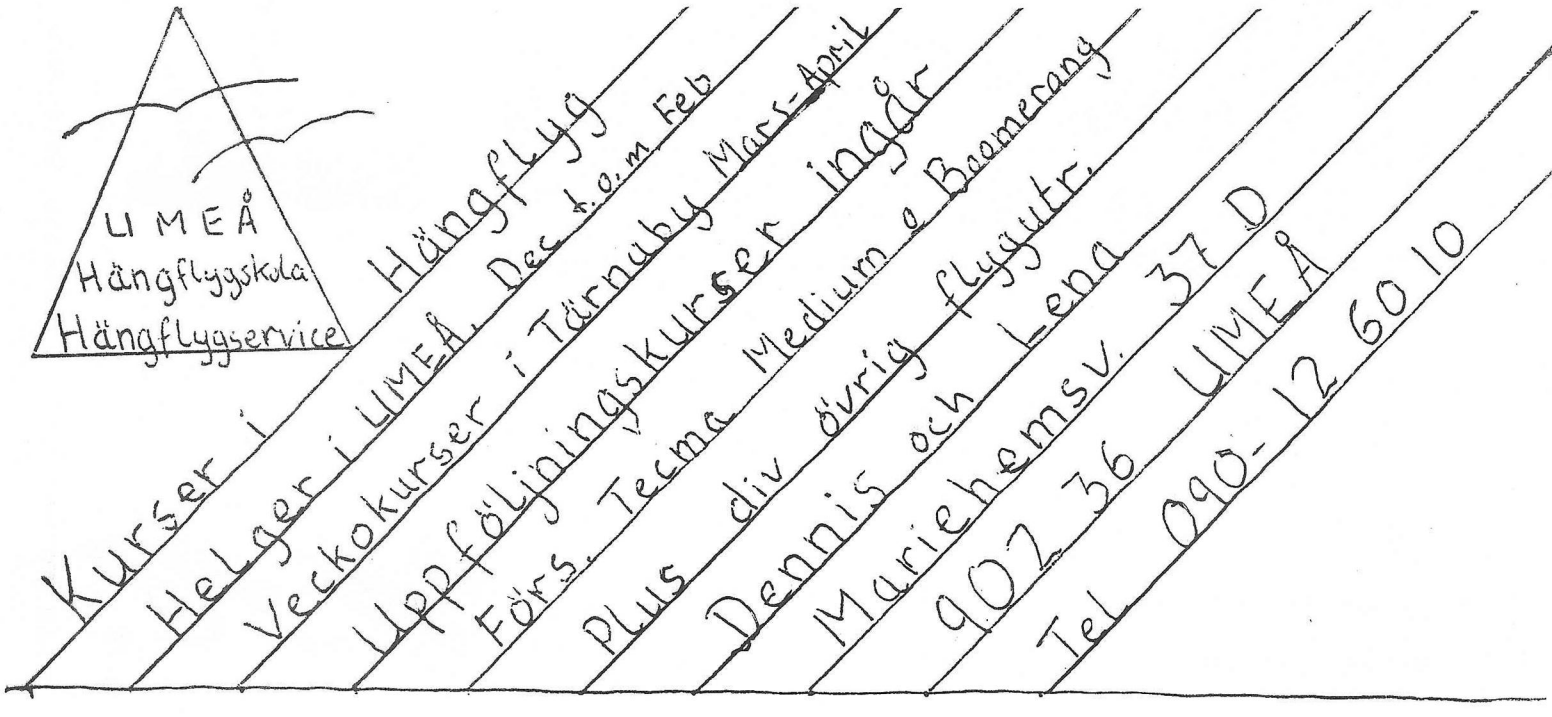
– Kvalité och Säkerhet

Flight Production satsar endast på det bästa.
bautek, när det gäller hängflyg och Mainair när vi pratar om trike.
Få tillverkare har gjort så mycket för kvalité och säkerhet som dessa två.
De är helt enkelt förebilder för de andra.

bautek – Zephir CX
Mainair – Flash 2 Alpha/Scorcher.

- Kvalité
- Renomé
- Säkerhet
- Andrahandsvärde

Flight Production
Tel. 063-104279, kvällstid



APCO Aviation Ltd.

Vi marknadsför nu hela APCO Aviation's program i Sverige. APCO's målsättning är högsta kvalite' till lägsta pris, vilket kommer din' plånbok tillgodo. Titta på priserna och jämför. All utrustning är naturligtvis godkänd i dom tyska gütesiegel testerna.

Du är välkommen att prov-flyga. Vi lovar att du inte kommer att bli besviken.

Happy Landings

Tomas Petersson

Santana SRC
För tävlingsinriktade piloter och XC-fans.
14,6 kvadrat, 85 % dubbelsegel, Aero-safe bygelben, tri-lam framkant, integrerade wash-out pinnar, 124 grader nosvinkel. Kan utrustas med elektrisk VB.
-En Vinnare-

Nyhet!

Pris: 20.800:-

Santana Regular
Lättflugen högprestandavinge. 15,5 kvadrat, 70 % dubbelsegel, 124 grader nosvinkel. Superhandling! Kan utrustas med elektrisk VB.

Pris: 18.400:-

Nimbus DS
En ny vinge. Med inbyggd korsbom, ingen kölficka, Aero-safe bygelben, profilierad king-post. Perfekt för dig som vill ha en lättflugen vinge som man inte växer ur i första taget. Två storlekar: 15.5 och 17 kvadratmeter.

Nyhet!

Pris: 13.900:-

Nimbus II
För dig som vill ha en vinge som är lätt att rigga och flyga. Passar utmärkt till nya "Häng I:or". Två storlekar: 15.5 och 17.

Nyhet!

Pris: 12.800:-

Räddningsskärmar

MayDay Rapid HG
Extremt snabb, med mittlina, 24 kvadratmeter. Pilotvikt -80 kg. över 1000st sålda 1988.

Pris: 3.100:-

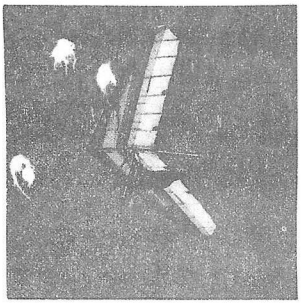
MayDay Lopo
Samma som Rapid HG, men 34 kvadrat. Passar tyngre piloter.

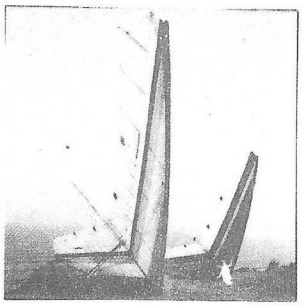
Nyhet!

Pris: 3.500:-

VLD
En vanlig kalottskärmsom är gjord speciellt för den största franska HG-firman. Passar även tyngre piloter.

Pris: 3.400:-





SELAR

Racer Comp
En helt ny sele med frontinsteg (frackmodell) Ställbar vinkel, sidoskärm, säkerhetsbälteslås, radioficka. Ryggsäck medföljer. Superfin.

Nyhet!

Pris: 3.600:-

Integral
En sele av beprövad konstuktion, typ Keller. Ställbar i längd, skärmficka fram, gott om packutrymme.

Pris: 2.900:-

Vi säljer AFRO's hela program av instrument

Vi säljer även begagnade utrustningar. Ring och hör!

Petersons Sport AB
Bergsängsvägen 68
521 30 Falköping
0515-11121

Nytt! Glidskärmar till kanonpriser Ring för info.

Alla priser inkl. moms och tull. Reservation för prisändringar.

Radio

I skrivelse lämnade sektionen förslag till hur stationssignaler skulle användas för hängglidare. Luftfartsverket har nu beslutat tillämpa förslaget som Du kan se här nedan.

Du skall alltså använda ordet HÄNGGLIDARE och Ditt hängflyglicensnummer. Som Du ser finns en fullständig och en förkortad stationssignal. Här torde missförstånd kunna inträffa om Du har licensnummer 1 till 99. I sådana fall bör Du i den fullständiga anropssignalen använda en eller två nollor före numret, t ex 002, 056. De få som har nummer 1 till 9 bör även i den förkortade anropssignalen använda en nolla, t ex 02.

Rolf Björkman

Skolpojkens dröm

En annorlunda prao.
vi skulle ut och prakticera v 39 i skolan. I år fick vi ordna praktikplats själva om vi ville. eftersom jag holler på med hängflygning så tänkte jag varför inte försöka med det. Jag vet ju en instruktör(Peter Wicander), som jag skulle kunna fråga om en praktikplats.
Jag hörde av mig till Peter och han var interecerad av lite "hjälp".Veckorna gick fort till v 39.Vi hade bestämt en tid hemma hos Peter. Han hade nyligen kommit hem från två veckors skolning av nybörjare, så hans skolningsvingar behövde en ordentlig genomgång. Det var måndagens och tisdagens sysselsättning, byta vingrör, bygelben laga segelduk och gå igenom alla bultar som kunde ha blivigt påfrestade. På onsdagen skolade Peter på traik och jag fick tillfälle att flyga med. Det var första gången för mig som jag hade flugigt traik, det var en rolig upplevelse, och mycket farcinerande i sig men ingenting i jämförelse med senare upplevelser. På eftermidagen fick vi reda på attdet skulle bli nordvästlig vind 6-8 m/s. Peter tog kontakt med Kent Jensen som också var tend på iden att åka ner till Gränna och flyga hang och kanske lite termik också. De bestämde att Kent skulle komma till Peter tidigt på torsdag morgon. Sedan skulle vi fortsätta till Gränna, ty jag skulle också få följa med och kanske få flyga lite hang.
Det slutade med att jag fick 1,5h i luften,och en massa kunskap om vad som är viktigt att se över på vingen tex bultar på utsatta delar, att laga segelduk och sist men inte minst lite mer flygerfaranhet.
Ett stort tack till Peter över en mycket lyckad praktikvecka hälsar en mycket nöjd JONNIE LUND.

Till sist när vi flög nere i Gränna så fick vi veta av några shärmflygare att för att vi inte ska komma i bråk med bonden, vars marker vi flyger över och landar på. Så skall vi ringa innan vi flyger där, På grund av att vissa djur blir skrämda av våra vingar(rovfåglar). Om vi ringer som sagts kan bonden flytta på de rädda djuren,
Bondens tel 0390/10588, tyvär vet jag inte hans namn men fråga efter markägaren.

LUFTFARTSVERKET

AIC-SVERIGE

B 124/1989
1 JUN

601 79 Norrköping. Telefon 011-19 20 00. Telex 64250 Civair S. AFTN ESKLYAYT.

B 124. RADIOANROPSSIGNAL FÖR HÄNGGLIDARE

Fr o m den 15 juni 1989 får hängglidare, vid radiokommunikation med flygtrafikledningsorgan, använda anropssignal bestående av ordet HÄNGGLIDARE (HANG GLIDER) följt av numret på förarens kompetensbevis för flygning med hängglidare.

När dubbelriktad radioförbindelse upprättats, får förkortad anropssignal användas så länge hängglidaren ligger kvar på samma frekvens, förutsatt att ingen förväxlingsrisk kan antas uppstå. Den förkortade anropssignalen skall då bestå av ordet HÄNGGLIDARE (HANG GLIDER) följt av de **två sista** siffrorna i kompetensbevisnumret.

På begäran av flygtrafikledningen skall föraren använda sin fullständiga anropssignal.

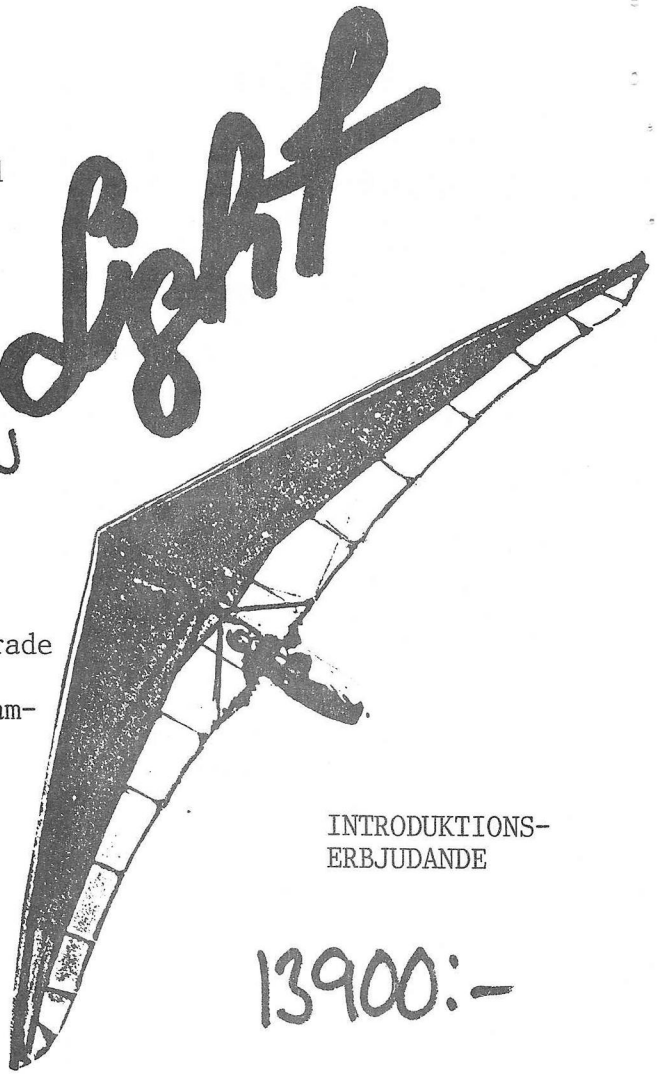
För att få kommunicera med flygrtrafikledningsorgan krävs att föraren innehar gällande radiotelefonistcertifikat.

Vidare erinras om att "Trafikregler för luftfart, BCL T"gäller i tillämpliga delar även för flygning med hängglidare. Det innebär bl a att dubbelriktad radioförbindelse med berört flygtrafikledningsorgan krävs vid flygning i kontrollerat luftrum, om inte annat medgivits i förväg.
I kontrollzoner och vissa terminalområden krävs dessutom färdtillstånd, som skall inhämtas före inpassering.

Från APCO Aviation Ltd

ÅRETS NYHET!

MELLANSTADIEVINGEN Light



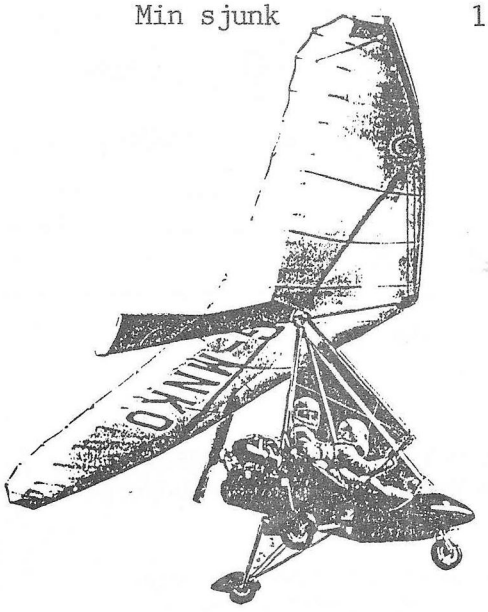
Med alla de goda och säkra egenskaper du kan kräva

* 65% dubbelsegel * Ingen kölficka
* Kölen inbyggd i dubbelseglet * Integrerade wash out stag * Airfoil bygelben med gummibakkant * Airfoil kingpost * Trilam-framkant och en mycket god finish.

LIGHT	160	180
Segelyta	15.2 m^2	17 m^2
Dubbelsegel	65%	65%
Span	9.7	10.3
A/R	6.25	6.25
Nos	120°	120°
Vikt	25 kg	27 kg
Max.belastn.	55-90 kg	65-110 kg
Stall	25 km	
Max fart	80 km +	
Min sjunk	1,0	

INTRODUKTIONS-ERBJUDANDE

13900:-



SKYSPORT FLYGSKOLA utbildning i både ULTRALÄTT KLASS A och hängflyg. För ultralätt utbildar vi både häng III och ej flygerfarna. Instruktörer och återförsäljare för både PEGASUS Q och mellanstadievingen LIGHT.

FLYGSPORT	SKYSPORT
Peter Wicander	Folke Wikberg
Valla Gård	St.Olavsv 16
148 00 ÖSMO	830 13 ÅRE
Tel 0752-38972	Tel 0647-51111
010-739029	010-505533

Pegasus

PEGASUS Q och XL

Sveriges mest sålda Trike. Säker, enkel att flyga och hög prestanda.

Levereras komplett, registrerad och flygklar.

PRESTANDA Q

* 2-sitsig, maxvikt förare+passagerare 180 kg. * Testlastad till 365 kg +6g -4g. * Stallfart 40 km/t. * Cruise 100 km/t. * Maxfart 140 km/t. * Stigprestanda 1 pers. 305 m/min - 2 pers. 165 m/min. * Motor Rotax 462, vattenkyld, 52 hk. * Bränsletank 47 liter. * Bränsleförbrukning 9 l/tim.

Importör: Swedish Skysport, St Olavs väg 16, 830 13 ÅRE, tel 0647-51111.

Säljes

La Mouette X-ray, 1500 kr. Ingmar Bergendahl, 0431-187 29

Zephir och Kellersele med skärm, fabriksnytt. Leif Andersson, 08-96 46 62

Calypso, 12000 kr. Sele Moyes m skärm, 4000 kr. Vario/altimeter, 1500 kr. Peter, 031-14 21 90.

Super Scorpion -82, 18 m^2, 5000 kr. Claes Nordin, 031-11 12 26.

Moyes Mars 170 -88, mellanstadie. Bugsele m skärm och fluch. Heikki, 0157-119 83.

Hermes 14 -88. Skysystem Harness, yellow, size M, parachute. Ball 652 instrument. Flyteck 2002 vario. Ognian Ongrinov, 042-14 25 73.

Flygvapnets flygoverall, grön, storl 46. Stefan, 042-12 96 50.

Magic III, vit m blå framk. Cocoonsele m skärm o aluminiumkrok. Dennis 090-12 60 10.

Magic IV full race 166 -88, röd, florerande gul o orange, VB, 13500 kr. Magic III 166 m extra bygelb, 6500 kr. Vario Afro Cumulus 8000, 2500 kr. Altern Magic IV FR + vario 15000 kr. Kristoffer Vinge, 018-12 16 24, 08-15 48 18.

Behlen Trike, fart o höjdm, skärm, 45000 kr. Johan Strengbom, 0227-112 37.

Tecma Medium, 10500 kr. 0500-151 10, 913 95.

Airwave Calypso -88, 13000 kr. Elisabet 08-80 58 58, arb 87 06 07.

Kompletterering till Larange

I förra numret av Hypoxia gavs en utförlig resumé från Larangelägret 1989. Tyvärr hade vi inte fått resultatlistan i tid, men här kommer den.

RESULTAT TRÄNINGSTÄVLING
LARANGE FRANKRIKE 1989

Plac. Namn	Heat nr: 1	2	3	4	5	6	Totalt
1.Fex Fredrik	866	1000	1000	1000	736	1000	5602
2.Sundin Håkan	392	818	1000	901	1000	1000	5111
3.Wikander Peter	866	436	502	887	1000	1000	4692
4.Kroglund Björn	919	250	1000	432	1000	1000	4601
5.Norberg Kenneth	952	177	1000	332	1000	1000	4461
6.Karlsson Mats	38	727	481	1000	1000	1000	4246
7.Romson Mats	1000	627	492	319	743	1000	4181
8.Elmersson Robert	919	409	502	341	720	1000	3891
9.Stålberg Ralph	778	318	587	375	502	1000	3560
10.Andersson Anders	38	818	0	643	720	1000	3219
11.Hedström Andreas	656	477	481	480	65	1000	3159
12.Lind Urban	866	81	502	432	240	1000	3121
13.Nietlisbach Peter	952	795	483	85	240	0	2955
14.Möller Lars	392	177	387	485	31	1000	2472
15.Rasmusson Johan	984	268	202	311	0	0	1765
16.Ojala Tomas	392	254	303	291	144	346	1730
17.Johansson Magnus	392	81	502	341	392	0	1708
18.Lind Lars	952	81	278	312	0	0	1623
19.Colliander Björn	314	213	150	116	527	179	1499
20.Sjöström Patrik	314	604	0	324	0	206	1448
21.Hopfgarten Annika	887	318	208	15	0	0	1428
22.Dahlqvist Johan	314	381	0	341	372	0	1408
23.Winge Christoffer	392	81	0	165	527	161	1326
24.Karlsson Bobby	314	436	0	0	444	0	1194
25.Gustavsson Mats	887	81	0	101	0	0	1069
26.Petersén Mathias	314	81	150	272	240	0	1057
27.Dahlèn Peter	392	81	0	256	298	0	1027
28.Johansson Hasse	392	81	0	185	343	0	1001
29.Karlsson Håkan	392	81	0	0	0	0	473
30.Broman Peter	314	81	0	0	0	0	395
Pettersson Mikael	314	81	0	0	0	0	395

Övriga deltagare:
Holmèn Fredrik
Tillman Mia
Olsson Annika
Lundberg Fred
Tomas Peterson

Magic III 166, lila o vit, 7000 kr. Cocoonsele Elton, 800 kr. Per 018-40 43 83.

Tecma Medium, 15 m^2, 60-80 kg, vit, extra bygelb. speedb, hjul. Anders 0500-521 55.

Kellersele, medium, 1900 kr. Tord, 019-12 58 48

La Mouette Profil -85, extra bygelb, sponsring möjl, 9000 kr el byte mellanstadiev. Jonnie, 0753-399 18 e 1800.

Flexiform Skyline o stirrupsele, 2000 kr. Hans Backlund, 0155-253 16.

Typhoon S4 166, 6000 kr. Kellersele, gul, utan skärm, 1000 kr. Per, 08-755 70 26.

Firebird Quattro, 26 m^2, högprest, 13000 kr. Bengt Johansson, 08-15 32 11.

Köpes

Stirrupsele m skärm el skärmficka. Dennis, 090-12 60 10

Mellanstadievingar, selar, skärmar, äv äldre selar. Rolf 08-739 39 70.

SKYSPORT

St Olavs väg 16 830 13 ÅRE Tel 0647 - 51111

Folke Wikberg 010 505533

RUMOUR *has it*

Resultat Engelska ligan 1989.

1. Jess Flynn Rumour
2. John Penry
3. Bruce Goldsmith
4. Darren Arkwright Rumour
5. Peter Harvey Rumour
6 Andy Nelson Rumour
7. Judy Leden
8. Paul Haines Rumour

RUMOUR Finns i 2 storlekar

13,5 m^2 vikt 29 kg

14,5 m^2 " 30 kg

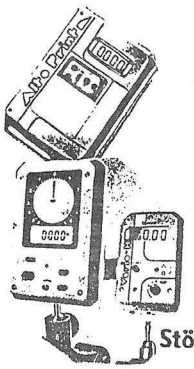
Enkel att starta,mycket god handling lätt att landa,mycket stabil i luften, ej så många latter,enkel att rigga,med en mycket god finish.
Titta på ligans resultat så förstår du.

MOYES XS-155

WILLS WING AT 158

INSTRUMENT

BALL 651 Vario + höjdmätare
BALL 652 Vario + höjdmätare + färtmätare
BALL M20 Vario som fästes på handleden



ALTO -Print Barograf för hängflygare.

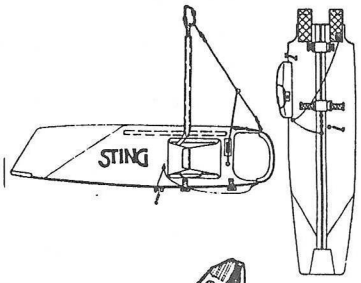
ALTO - LCD Vario + höjdmätare 2 höjder.

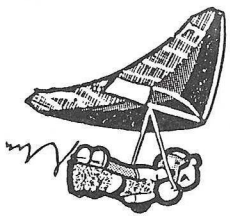
ALTO - HV Vario endast ljud.Höjdmätare 2 höjder.

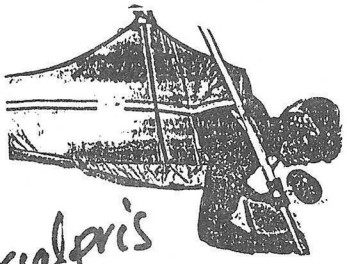
Stöttåliga kvalitetsprodukter

AFRO, AOA, MK- Panel.

SELAR.





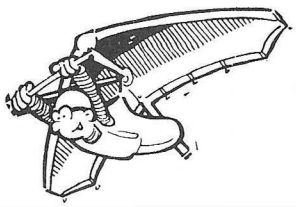


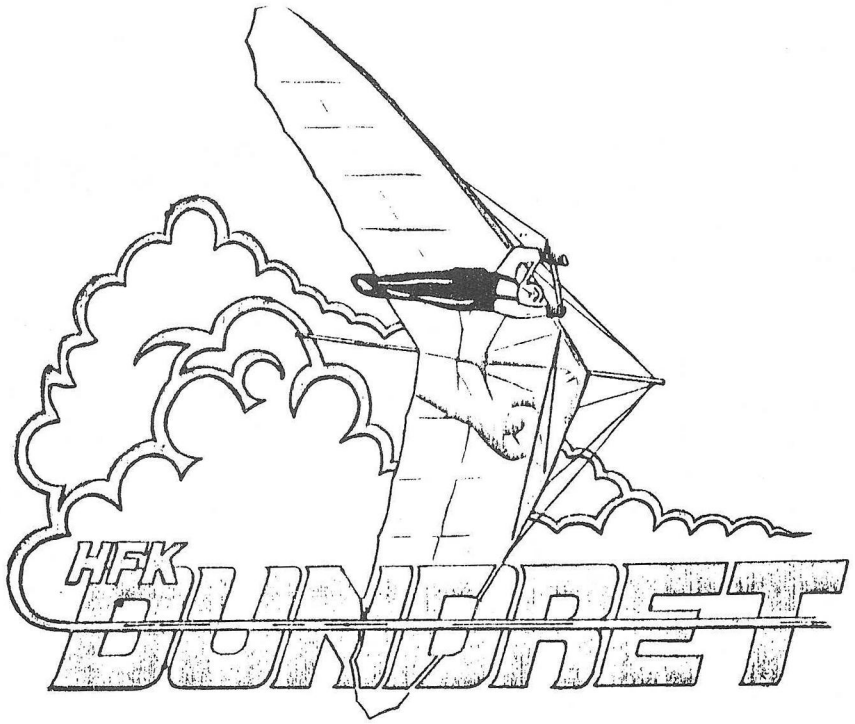
Specialpris 5800:-

"SUPP"-sele och FALLSKÄRM, med mittlina

FALLSKÄRMAR

METAMORFOSI , Orginalskärm , liten lätt och snabb.

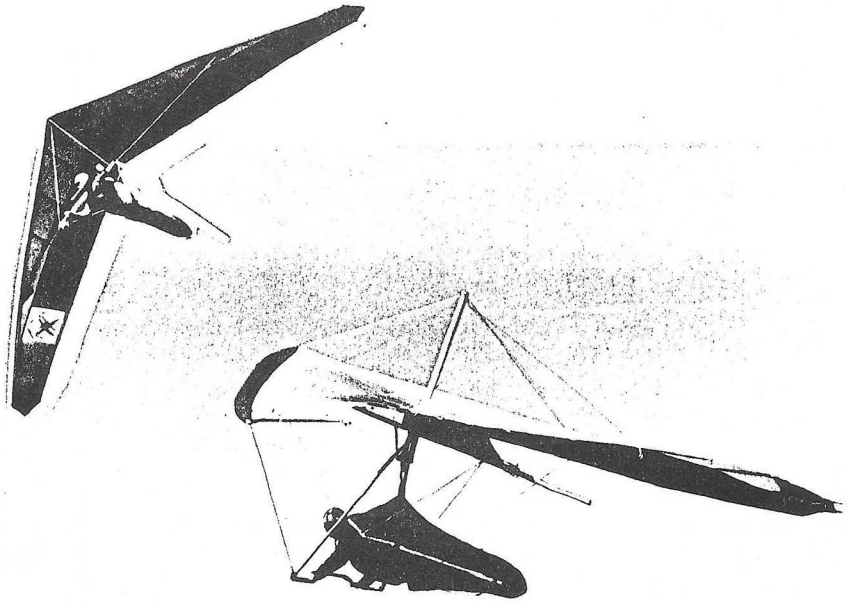




Hängflygcentrum 1990

Aktivitetsplan för händelser på flygstället Dundret, Gällivare

8-29	Januari	LANZAROTE LÄGER ÅRLIGEN ÅTERKOMMANDE RESA TILL LANZAROTE
10-11	Februari	ÅRSMÖTE BOGSERING PÅ HÄRRTRÄSK
3-4	Mars	UTBILDNINGS HELG INSTRUKTÖR PÅ PLATS FÖR UPPFLYGNING, MM.
24	Mars	HÄNGFLYGETS DAG VI FLYGER OCH VISAR UTRUSTNING VID ALPINA SM
13-16	April	CHICKEN RACE TÄVLING I STIL & LANDNING SAMT PÅSK FEST
21-22	April	KM ÖPPET KM, HÄNG I + BOGSERBEHÖRIGHET SOM KRAV
23 24	April - Maj	TRÄNING INFÖR SM
25 2	Maj - Juni	SM SVENSKA MÄSTERSKAPEN GENOMFÖRS PÅ DUNDRET
2-4	Juni	DUNDRET POKALEN TÄVLING I MIDNATTSOL
30 8	Juni - Juli	GÄLLIVARE HÄNGET DUNDER TRÄFFEN FÖR ALLA HÄNGFLYGARE. KURSER MM.



Ingen Hypoxia!

För det första, klaga inte hos mig. Mitt ansvar är att ta fram ett manus för tryckning och uppmana klubbarna att hålla adressregistret aktuellt. Gör heller inga adressförändringar hos mig. Det är klubben som skall hålla registret aktuellt. Tryckare och distributör är FSF. Om Du flyttat måste Du alltså ändra din adress hos Din klubb. Klubben skall på särskild uppmaning sända rättad adresslista inför varje nummer. Felaktiga adresser skall klubben rätta. Datalistor sänds till klubbarna som direkt på dessa gör ändringar och tillägg.

Vi belastas med en hel del klagomål från medlemmar som inte fått sin Hypoxia. I det övervägande antalet fall visar det sig att numret gått i retur p g a flyttning. Antingen har den enskilde slarvat eller så har klubben gjort det. Klara ut detta Er emellan. Separata utskick har FSF/H inte råd med och inte heller tid till. Om felet ligger hos distributören skall det naturligtvis rättas.

Om Du går med i klubb under året gäller medlemsavgiften bara för resten av året. Du får emellertid finna Dig i att inte få Hypoxia retroaktivt för året. Den dag du slutar betala kompenseras Du genom att första halvåret få de nummer som Då kommer ut. En klen tröst kanske men vi måste hålla våra kostnader nere genom ett enkelt och enhetligt system. Den som drabbas värst är den som sent på året går med i en klubb för att kunna få ut sin licens. Valet står då mellan att betala full avgift för resten av året eller vänta tills nytt år börjar.

Den som sent löser ut sin licens (efter 1 okt) kan emellertid få giltig licens för resten av året och nästa år om man önskar det och då betalar man bara försäkringskostnaden för innevarande år.

Rolf Björkman

"Örhänget"

Helgen den 16-17/9 hölls klubbmästerskap för örebro hängflygklubb på vårt fält i Näsby. Vädergudarna spelade oss spratt förstås. För lördagen var det utlovat regn så vi bestämde oss redan på fredagen för att köra på söndagen. Vad hände? Jo sol på lördagen och grått med regn på söndagen förstås... Men tiden går inte att backa så vi genomförde tävlingen på söndagen ändå.

Tävlingsformen fick bli landningstävling och innan regnet hade tagit över kom ett tiotal piloter i luften. Bäst av alla lyckades Roland Pettersson med en landning 25 cm från bulls-eye! Roland fick också det nyinstiftade vandringspriset för längsta XC-flygning. Några veckor tidigare flög han distansen 43 km, från Näsby till Stjärnsund utanför Askersund. Till den historien hör att när han drog iväg lämnade han dåvarande XC rekordinnehavaren Tord Olsson kvar på marken. Där blev han också kvar med riggad vinge därför att bogserbilsföraren var på väg ut mot Stjärnsund! Dessutom fick han några timmar senare åka och hämta Rol-and som då först snuvat honom på flygningen och sedan snodde klubbrekordet för honom!!!

XC-rekordet kommer säkert inte att bli långvarit. Fler och fler börjar vara mogna för att sticka iväg så vi väl se till våren vad som händer. Jag vet i alla fall en som nog tänker på att ta rekordet - som ren hämnd kanske?

Resultatet av landningstävlingen:

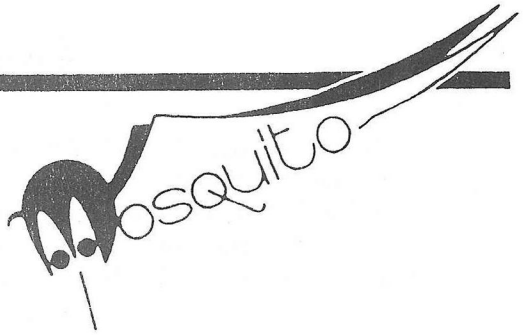
1 Roland Pettersson 0.25m
2 Charlie Ahlstrand 7.40m 3
Leif Andersson 7.60m
4 Conny Axberg 9.00m
5 Tord Olsson 11.60m

Av Leif Andersson

Annonsbestämmelser

Enkla radannonser är gratis. De redigeras till strikt faktainnehåll. Regler för företagsannonsering finns i föregåemde Hypoxia.

Red



LUFTFARTSVERKET

TYPINTYG

Nr UL A-10

Detta typintyg utställt på Swedish AeroSport AB, Sundbyberg intygar att nedan angiven typ av ultralätt flygplan uppfyller luftvärdighetsfordringarna i Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL - M 5.4

Typbeteckning: MOSQUITO A10, motoriserad hängsele, i kombination med vinge, alternativ 1, La Mouette HERMES 15 MINIMUM eller alternativ 2, Drachenbau, Josef Guggenmos BULLET C15.

Ansökan: Swedish AeroSport AB ansökan om projektgodkännande 1988-12-05. (L 2221/88-1205)

Typunderlag: Hängsele Mosquito A10 konstruerad av Swedish AeroSport AB baserad på regler från Deutscher Hängegleiterverband e.V. och KSAK Konstruktionshandbok för ultralätta flygplan.

Begränsningar: Enligt till detta typintyg hörande specifikation, senaste revsion, samt Flyghandbok Mosquito A10 daterad 1989-09-20 eller senare.

Referens för godkännande: Av Swedish Aerosport AB redovisat underlag granskat av luftfartsinspektionen och sammaställt i specifikation UL A-10.

LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen

Norrköping 1989-10-23

Ingmar Hedblom

Anders Ljungberg

KLARA PAPPER !

SERIE-PRODUKTION !

NY VIDEO !

Swedish AeroSport

Swedish AeroSport AB
Humblegatan 17 172 39 Sundbyberg telefon 08-98 80 88

Ring så skickar vi information. Eller bestäm tid för en demonstration.

Åreresan -89

Under vecka 18 beflögs Åreskutan som aldrig förr av ett gäng glada Örhängare. De som hade ställt kosan var Tord med familj, Roland P med d:o, Charlie, Hööken, Erik och Roland C samt undertecknad med familj. Jag hade dessutom åkt upp en vecka innan för att reka och få lite extra flygtid att glassa med när de övriga kom upp. Det sistnämnda vart det dock inte mycket med - det hade inte varit flygbart på tre veckor när jag kom upp, och tyvärr höll det i sig större delen av första veckan. Hård vind och för låg molnbas var de främsta orsakerna. Dessutom höll isen på Åresjön på att smälta bort och därmed landningsmöjligheterna för Häng II-piloterna. Bra skidåkning var dock en tröst så god som någon.

På lördagen vände dock väderlyckan, solen kom fram och vinden vred mot väst och mojnade. Vid 13-tiden var det flygbart från Tvåråvalvet och gissa om riggades vingar - djävlaranamma... Själv kom jag iväg vid fyrasnåret och låg och hangade en timme ca 200 meter ovanför startplatsen. Så småningom vände jag mot byn för att avsluta min premiärflygning på landningsplatsen, Draklanda. Det blev dock en aning mer dramatiskt än jag hade tänkt mig. En pilot hade landat i ett träd och tre stycken ute i vattnet mellan iskanten och stranden, den sista fick just då hjälp upp av brandkåren!!! Och där skulle jag landa... Inflygningssvängen blev aningen för lång och swoosch - där sällade jag mig till trädlandningsgänget. Ingen vidare avslutning kan tyckas men både jag själv och vingen var oskadda och sen var det bara att fixa fram en motorsåg och rigga ihop(inga bortförklaringar men det blåst faktiskt 2 m/s hårdare nere på landningsplatsen än uppe vid starten!).

Under tiden anlände resten av gänget och vi delade upp oss i stugor och sängar. Installation, lite käk, en pilsner och lite ljug och livet lekte.

Söndagen bjöd på strålande sol, vinden låg fint in på sydstarten mellan 4 och 6 sekundmeter. Det riggades en ansenlig massa vingar av piloter från Sveriges alla hörn. Sedan vidtog väntan på termik. Först framemot ett-tiden gav sig första pilot iväg. Det visade sig att termiken hade börjat bubbla vilket åtstadkom en febril aktivitet uppe vid starten. Luften blev snart full av kurvande vingar och flera fick skåda Åreskutan från ovansidan. Under dagen vred sig vinden och en mödosam flytt till väststarten fick göras, det var det dock värt med tanke på den flygning som kunde fås. De flesta var helnöjda med sina flygningar dock inte Erik som startade tidigt och inte lyckades få kontakt med en enda liten blåsa. Han landade på isen svor, snusade och fick titta på alla andra termikjägare. Värst av alla var Tord förstås. Han kan bara inte gå ner så länge det finns en enda liten blåsa: - Det är ju synd att lämna dom ogjorda, som han säger!

Måndagen blev en dag att minnas. Lite hårdare vind gjorde berget hangbart uppe på sydstarten. Fullt med vingar i luften som flög både hang och termik. Det var dock aningen märkligt att hanget bar så långt ut från berget. Jag var långt ute över Åresjön och hade inte förlorat en meter och alla som hade startat före var kvar i luften. När en snöby närmade sig tänkte jag mig att det var dags att gå ner. Det var bara det att det inte gick!!! Under mig låg Erik och försökte kurva ner sig med Atlasen. Själv försökte jag med att speeda och kurva brant men det var tji. Hur man än försökte så låg man på en höjd av 1100 till 1600 meter över sjön. Vi hade hamnat i en våg och det lyfte tammefan överallt och eftersom snöbyar kom och gick så ville de flesta ner, utom Tord

förstås och Höök som också visade sig ha förmåga att hänga kvar så länge det överhuvud taget går. Vi andra for dock omkring och letade sjunk så gott det gick. Ett tag var det åtta vingar som använde sina variometrar till att hitta sjunkområden - det trodde jag inte man skulle behöva ha den till. Efter ca 45 minuter kom jag ner och då var bara Tord(förstås) och Hööken kvar uppe. På väg ner genom gränskiktet under vågen fick vi lära oss vad turbulens är för nånting egentligen. Eller som Roland K uttryckte det hela: - Nu vet jag hur den där katten som hamnade i en torktumlare kände sig! Till slut kom t o m Tord och Höök ner efter att ha hamnat i kraftigt sjunk och ett tag förberett sig på landning i skogen respektive mitt i byn. Allt gick dock väl trots att vindriktningen skiftade 180 grader inom två sekunder vid landningen. Charlie den stackarn kom inte i luften. Han blev sist kvar vid starten och ville inte starta ensam i den tilltagande vinden.

Sedan följde ett par dagar med dåligt väder - tji flygning.

På torsdagen bättrade sig saker och ting så att det blev flyga av igen.Nu hade isen på vårt landningsställen ruttnat helt så vi letade på ett alternativt fält borta vid reningsverket som de lokala piloterna använde ibland. Alla kom i luften utom Roland K som tog sig en förlängd vila av någon anledning. Även Erik höll sig på marken idag. Fint hang på sydstarten och termik för den som ville. Idag tog Charlie igen en del av det han missat på måndagen och höll sig uppe större delen av eftermiddagen. Tord och Roland P landade på Draklanda efter en bra stund i luften, själv gick jag ner på Ängena en bit bort mot Duved. Så småningom kom också Charlie ner där. Höök blev siste man ner och gav sig inte förrän sent på eftermiddagen när ett oväder närmade sig. Det kom rätt hård vind och han fick till slut landa på en liten gräsplätt före reningsverket, ingen som landade på det ställe vi kom överens om således...

Sedan kom skitvädret på allvar och dagen därpå packade vi och for hem, en dag för tidigt egentligen. Men alla hade flugit sig mer än mätta och de flesta kan säkert tänka sig att ta flera turer till Åre. Tack alla för en härlig vecka.

Vid pennan:

Leif A

Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.

THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN 08-69 80 00
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

____st Thermal Snooper a´950:-

Namn

Adress

Postnr/Postadress

Scottens höstmöte samlade som vanligt närmare 20 informationshungriga deltagare. Möte, information, video och pizzaätande stod på programmet.

Det viktigaste som behandlades var problemet att åstadkomma aktiviteter och hjälpa nybörjare till fortsättning efter utbildningen. En särskild aktivitetsgrupp bildades. För att få vara med i den krävs egen vinge och vilja att själv arrangera något. Vi räknar med att rätt många är villiga att vara med. Ju fler desto mer aktiviteter blir resultatet. De kommer att förses med en meny och telefonnummer. Sedan gäller det att arrangera något en helg. En sammanhållande, Hans Backlund, i styrelsen får det ansvarsfulla jobbet att organisera det hela. Principen att ge och ta i lika proportioner skall bli intressant att pröva.

Vi bestämde också att vi skulle arrangera DM för mellersta distriktet om ingen annan klubb har några invändningar. 1990-05-12--13 är det lämpligt att boka in om Du vill vara med.

Rolf Björkman

DM Mellersta

Under förutsättning att FSF/H godkänner det arrangerar Hängflygklubben Scotten DM för Mellersta tävlingsregionen 1990-05-12--13. Platsen kan bli Strängnäs alternativt någon annan bra plats för bogsering i Mellansverige. Boka tiden och kolla inbjudan senare.

Rolf Björkman

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 31. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Vi söker...

Vill Du jobba extra som haveriutredare? Du får ersättning för arbetet och viss utbildning, allt genom Statens Haverikommission (SHK) försorg.

Det är FSF/H intentioner att kunna biträda SHK med regionalt placerade haveriutredare för att utreda haverier inom området.

Der som krävs är erfarenhet från hängflyg, minst Häng III, och analytisk förmåga. Du bör vara beredd att ställa upp med kort varsel men det finns inga krav att Du måste om Du bedömer annat som viktigt.

Du får betalt för Dina omkostnader och viss ersättning för själva utredningsarbetet.

Anmäl Ditt intresse till Sven Lindén i FSF/H styrelse som är sammanhållande i haverifrågor, tel 08-44 33 38.

Rolf Björkman

Loggbok

Du som ännu inte skaffat loggbok kan kopiera följande sida så är problemet löst. Du vet väl att Du måste föra loggbok? Bra!

Red

LOGGBOK FÖR HÄNGFLYGNING

Sida___

Datum	Flyg nr	Vinge/ sele	Plats	Start m.ö.h	Fall-höjd	Flyg-höjd	Topp-landn	Dis-tans	Flygtid h : min	Vind rikt	Vind m/s	Temp °C	Moln	Övrigt

Uppgifternas riktighet intygas	Sidsumma			Noteringar
	Transport			
(Pilotens namnteckning)	Sammanlagt			

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

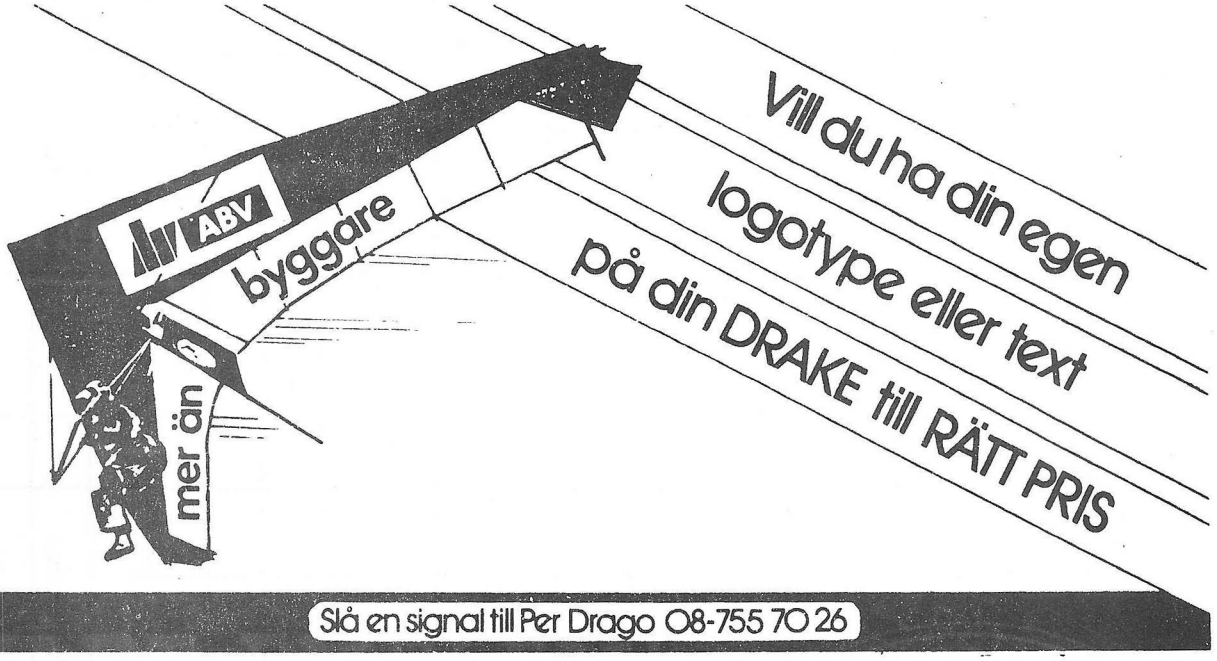
Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar